



TEST

Par Jean-Michel Ara-Somohano. Photos Michel Ferrer et Jean-Michel Ara-Somohano.



En sellettes pour les top-guns, nous avons testé la Kortel Design Kanibal Race 2 (PP+ 460), exceptionnelle par son degré d'aboutissement et ce qu'elle apporte. Empressons-nous de dire que son prix - moindre que ses concurrentes - est justifié... La Genesis Race apporte aussi ce dont un compétiteur a besoin, à un budget serré, étonnant pour ce qu'elle propose.

NEARBIRDS GENESIS RACE

La Genesis Race au décollage, dans les alpages de Mieussy

Technicité et rapport qualité-prix imbattable....

Au sol, l'encombrement est modéré pour une sellette de compétition. Et le jonc du carénage dorsal est rétractable pour les transports. Notez bien qu'on peut l'équiper de 3 parachutes! Dorsal, gauche, droite, ou les deux. Et container ventral de série.



Nearbirds est une compagnie ukrainienne fondée par Vladymyr Perevalov. Il est l'un de ces pilotes compétiteurs internationaux insatiables, portés par la passion du vol. Enseigner le parapente, organiser des stages itinérants à l'étranger et concourir sur le circuit mondial ne lui suffisait plus... Aussi, parallèlement à la distribution de plusieurs marques dans son pays, Vladymyr s'est lancé dans la conception de sellettes. Au fil d'un développement artisanal, il a su constituer une gamme d'équipements remarquables, tant par la qualité et la robustesse de leur fabrication que par les prix, imbattables.

Genesis Race... Genève

Par sa structure « baquet », la Genesis Race est destinée aux top-pilotes de compétition et à la chasse aux records. On note aussi : carénage aérodynamique arrière, réglages et fonctionnalités techniques spécifiques comme un système de stabilisation réglable pour le vol à haute vitesse, accélérateur « race » avec poulies autobloquantes de série, système de reprise du poids des jambes en bout de plateau, 3 poches ballast, drag-chute, cockpit compétition, etc. Deux autres options assez bluffantes ont été développées par Nearbirds :

- Un « pylône » de support du container ventral est fixé au plateau. Le poids du porte-instruments - et du parachute - ne repose plus sur les cuisses ni sur le bas-ventre du pilote, mais sur l'assise (voir photo).
- À la commande, le pilote a la possibilité de choisir l'accès de son parachute dorsal - plutôt situé en arrière de l'assise -, avec poignée d'extraction à droite (configuration standard), ou à

gauche, ou des 2 côtés ! On peut donc voler avec 3 parachutes, en comptant le parachute ventral. Malgré le niveau d'équipements, cette sellette affiche un poids très raisonnable pour la catégorie : à peine 7,5 kg en taille M testée.

La robustesse est assurée par des matériaux classiques : châssis Dyneema-Cordura, un habillage latéral et cocon en tissus Néoprène et Polyester pour le carénage.

Le confort général est bien supérieur à plusieurs concurrentes avec appuis dorsaux molletonnés parfaits - dont en exclusivité, un coussin lombaire au positionnement ajustable en hauteur -, assise plus profonde, sans oublier bien sûr le système de reprise sans efforts du poids des jambes, déjà cité.

Note : l'ensemble des réglages, non débrayables, devront s'effectuer sous portique. Soit, profondeur et inclinaison du cocon, inclinaison dorsale, tension aux sangles d'épaules, réglage de l'angle de la planchette de support des jambes, débattement de l'accélérateur 3 barreaux.



Ci-dessus, le pylône central, supportant le container parachute et porte-instruments.
À droite, la pince Kong, solidarisant le container du parachute ventral à la sellette.

Emplacement des parachutes de secours, et du drag-chute

Il sera donc possible d'installer un parachute d'assise à gauche, à droite ou des 2 côtés. Le container ventral, offrant un accès en toutes situations, pourra être réservé au parachute principal. Remarque, bien dimensionné et intégré à un des volets du cocon, il se solidarise avant le décollage au maillon droit de la sellette par une pince Kong, qui fera aussi anti-oubli d'accrochage (voir photo).

Quant au drag-chute, deux compartiments latéraux droite et gauche sont prévus, avec une attache centrée sur la sellette.

Le cockpit porte-instruments, amovible, est fixé par scratch sur le container secours ventral. Largement dimensionné, son orientation a été fixée idéalement dans le champ de vision du pilote, à 90° de celui-ci.

On board

En premier lieu, si la Genesis Race reste assez encombrante, elle est très bien repliable et compactable sans aucun risque de déformation structurale. Ni sur l'assise « style hamac » tenue par des renforts en plastique rigide (option carbone, aussi pour le plateau de pieds, avec surcoût), ni sur le carénage comportant une latte déformable et rétractable pour le transport.

À l'installation, le nombre de points d'accroche demandera une attention particulière, normal...

Au décollage, la bascule dans le cocon très compact, peut s'avérer technique... Il conviendra simplement d'intégrer une gestuelle adaptée : en ramenant le cocon vers l'avant avec une pointe de pied et au besoin, en s'aidant d'une main (après une prise d'altitude de sécurité).

Côté carénage arrière, la pressurisation est quasi instantanée.

Pilotage thermique, prospection et vol accéléré

Dès l'envol, on goûte vraiment à ce qui se fait de mieux en termes de confort et d'équilibre global. Et surtout, de précision dans les appuis et le pilotage.

La structure bien rigide et la surface englobante permettent de faire corps avec la sellette - donc avec la voile -, et de piloter finement. En prospection et exploitation thermique, le châssis m'est apparu très équilibré, pas trop instable, même sous des ailes de grands allongements.

En vol accéléré, RAS, l'accélérateur bien conçu et les poulies winch font leur office pour offrir un pilotage des plus déliés.

Pour vraiment garder l'aile la plus homogène possible, le système de stabilisation variable (*) permettra de bien tempérer les bécanes les plus instables... Mais attention, si les bréhensions-activations sont simples grâce à une boucle dédiée, leur libération peut demander une certaine gymnastique. Le mécanisme reste donc bien réservé au vol accéléré à haute vitesse, et à distance du relief.

Conclusions

Le niveau d'équipement, la qualité de fabrication, les propriétés de pilotage, le confort global sont excellents, supérieurs à de nombreux modèles concurrents. À 1490 euros TTC, le rapport qualité-prix est tout simplement imbattable, unique... Une sellette de ce type ne se trouvera pas ailleurs à moins de 2200 euros !

Et souvent avec 2 à 3 kg de plus...

(*) Système de style ABS réglable additionnel qui engendre un verrouillage du roulis. Procédé inventé par Kortel Design et repris par plusieurs équipementiers leaders.

Conditions d'essai : plus de 30 heures de vol sous des EN C, EN D, CCC. Mai-juin-juillet 2019.

La Nearbirds Genesis Race, en résumé

Homologations : EN 1651 (structure) et LTF 91/09 (protection).

Tailles disponibles : 4 tailles. S : pilotes 155-165 cm. M : 165-175 cm. L : 175-185 cm. XL : 185-200 cm.

Confort : excellent... Sellette « baquet » bien rigide. Appuis dorsaux parfaits et le coussin lombaire apporte en plus un gain de confort surprenant. Le système de reprise du poids des jambes en bout de plateau est efficace. Le « pylône » central en milieu de plateau servant à soutenir le container ventral (secours et porte-instruments) est une idée géniale ! Confort et équilibres parfaits en vol accéléré.

Protections : mousse de protection dorsale + profilage arrière faisant office d'airbag.

Cockpit porte-instruments : amovible par scratch sur le container-secours, intégré au speed-bag. Dimensionné pour les grands écrans de navigation.

Poches ballast : en 3 emplacements, 15 litres au maximum.

Emplacement des secours : parachute de secours dorsal en arrière de l'assise, poignée à gauche ou à droite (ou des 2 côtés) + container ventral.

Emplacement du drag-chute : poches spécifiques de chaque côté, avec attache centrale permettant un accès droite ou gauche.

Qualités en vol : très bonne action sur l'aile liée à une surface d'appuis quasi intégrale. Excellent confort et stabilité en vol accéléré (et intégrant un système de stabilisation variable pour hautes vitesses).

Aisance au sol : bonne. Avec un secours en ventral et/ou du lest, il conviendra de gérer le poids donc votre équilibre et positions, surtout par vent fort, normal.

Poids : S : 7,2 kg. M : 7,5 kg. L : 7,8 kg. XL : 8,15 kg.

Nombre et volume des poches : grande à l'intérieur du carénage arrière + petite poche effets personnels + logement Liquipack. Deux poches latérales de rangements sur le cocon. Une poche-ballast sous planchette. Poche frontale pour petits objets dans le cockpit porte-instruments.

Types de matériaux : châssis en sangles Cordura. Cocon et habillages externes en tissu Néoprene.

Types de boucles : accrochage en V par 2 automatiques aluminium, avec anti-oubli.

Accessoires : plateaux carbone optionnels.

Encombrement, volume, portage : l'encombrement est raisonnable pour le segment. Sellette bien compactable sans risque (avec jonc de mise en forme du carénage déformable et rétractable).

Look, couleurs : dominante noire + couleur carénage au choix bleu, vert, rouge, gris, jaune... Et/ou design personnalisé, devis lors de la commande.

Prix public : 1490 euros TTC en configuration de base avec 2 emplacements parachutes (+ 50 euros avec option plateaux carbone, devis pour personnalisations couleurs et/ou prévoir l'installation de 3 parachutes).

Alpyr SAS (Vincent Busquet, Laurent Laporte)
Le Villaret, 73110 Val Gelon La Rochette
+33 (0)7 52 62 07 13
info@alpyr.fr, www.alpyr.com

La Genesis Race présente une silhouette fine. Et on peut la personnaliser sur demande, question couleurs.

POUR QUI ? POURQUOI ? LES PLUS ?

Sellette cocon carénée de compétition et cross. Elle est destinée à l'élite nationale ou internationale dont la pratique nécessite un équipement complet, intégrant les toutes dernières optimisations (stabilisation pour le vol à haute vitesse, accélérateur 3 barreaux, poulies winch, carénage aérodynamique, 2 ou 3 emplacements de secours, poche drag-chute, grand cockpit). Pour les « plus », voir conclusions du texte ! (confort, légèreté, qualités de pilotage, etc.). On appréciera également les possibilités de personnalisation.

PETITS BÉMOLS

Au décollage, la bascule arrière dans le cocon peut s'avérer technique. Réglages fixes, à effectuer sous portique. Débrayage de l'ABS additionnel - du système variable de stabilisation - améliorable. Tension et états de surface du cocon perfectibles, parfois.

